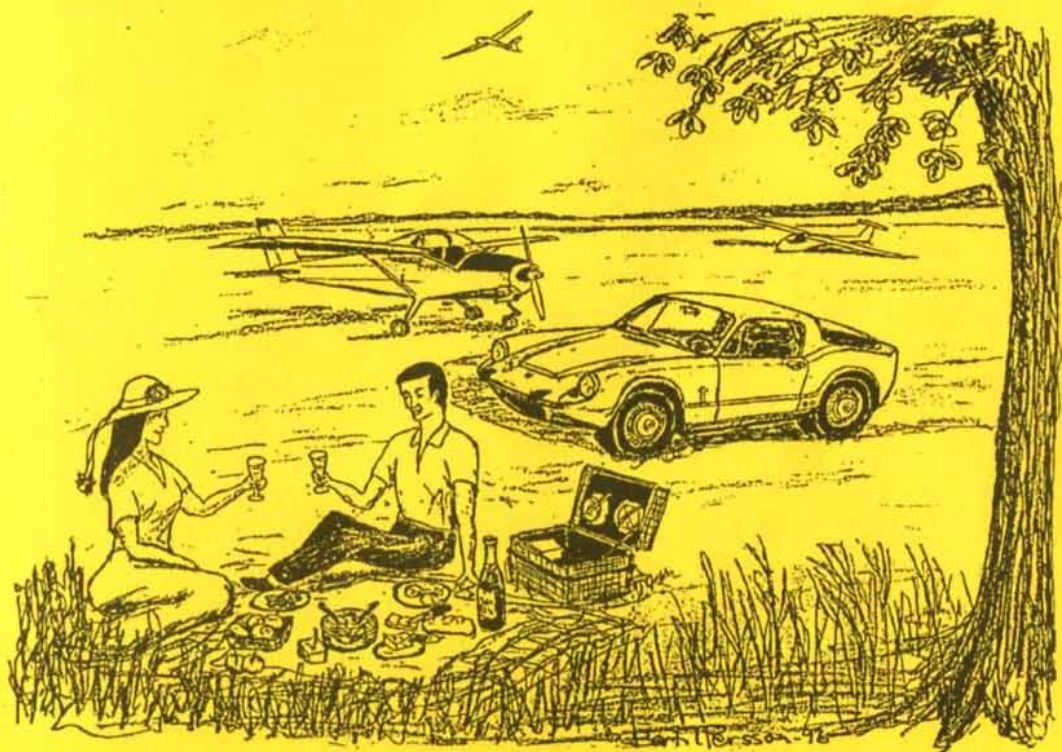


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Unikt Sonett-bygge
- CSS vårmöte/årsmöte
- Korsordstävling
- Le Grande "Cheetah"

2
1993

Från ordförandens skrivbord



Hejsan

Du har väl skrivat klart på Sonetten nu, för nu börjar mötessäsongen! Som jag nämnt tidigare blir det bara ett möte som Club Sonett Sweden arrangerar i år, nämligen det som Åke Olsson håller i den 23 maj vid Insjön i Dalarna. Då har vi även årsmöte och ni är som vanligt välkomna med synpunkter på klubbens verksamhet.

För att göra något extra av mötet bjuder både Clas Ohlson i Insjön och Club Sonett Sweden på både mat och dryck. Du finner komplett information om mötet i detta nummer av Sonettvärlden, bland annat arrangerar vi vår sedvanliga tävling om finaste Sonetten. Du kommer väl!!

Dessutom finns det många andra träffar i sommar, så se till att Din Sonett får rulla och glädja både Dig och Din omgivning. Den byggdes för att åka med, inte damma igen i garaget. Ett kompletterat mötesprogram finner Du också i detta nummer. Dessutom lite extra information om vissa av de andra träffarna. Hans Eklund tävlar vidare med sin Sonett II i Sportvagnserien, han vill säkert känna ert publikstöd. Du finner även hans tävlingsprogram i detta nummer av Sonettvärlden.

Själv tänker jag åtminstone ta mig till vårt Värmöte, den Internationella Saabträffen i Lillehammer och Nyköpings Veterama. Jag hoppas att vi ses!

Bästa vårhälsningar,

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

c/o Jan David Skavén chefred.
Vinhundsvägen 87
128 62 Sköndal
08-93 15 65

Styrelsen

Jan David Skavén, ordf
08-93 15 65
Per Alvestig, v ordf
0520-978 61
Michael Pettersson, sekr
013-620 62
Johnny Johansson, kassör
0521-22 12 50
Vakant, klubbmäst
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0171-299 64
Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13
Lars Söderman,
matrikel, adressändringar
08-604 71 83
Erlend Johansson, reservdelsförv.
013/27 04 12

OMSLAGSBILD:

Sommaren är här! En fin teckning ritad av Bertil Persson, Teknil Design i Bjärred. "Picknick vid flygfältet med MFI plan, segelflyg - och en Sonett III!"

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

c/o Michael Pettersson, sekr
Norra Malforsvägen 5
590 60 Ljungsbro
013-620 62

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Umeå
0950-810 43
Claes Wennberg, Stockholm
08/739 18 05
P-O Hilbig, Stockholm
08-85 18 08
Göran Sundin, Stockholm
0758-262 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti

Ett unikt Sonettbygge!

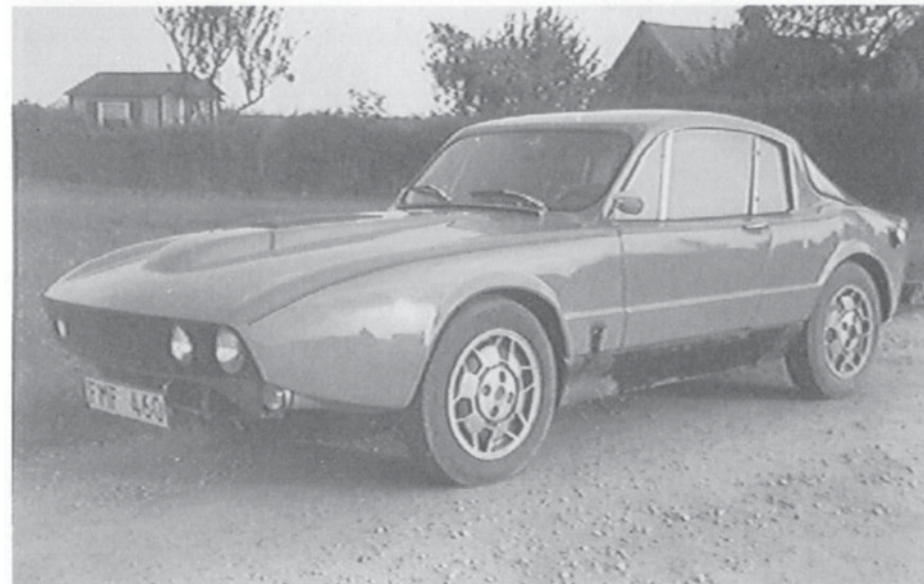
Lennart Larsson

I min tidigare artikel om Sonett-byggandet i Arlöv nämnde jag att vår inköpare av bildetaljer, Åke Åkesson, byggde en bil som kan betraktas som en avart av Sonett.

Det var ju så att vi till Arlöv fick ned den bil kallad Catherina och ett dito chassi, som byggts i Katrineholm. Detta var ju Sixten Sasons skapelse, men den blev utslagen i bedömningen mot Björn Karlströms konstruktion som blev den vi tillverkade i Arlöv. Den färdiga bilen gick snart till Trollhättan. Chassiet som var ett modifierat 96 chassi var körklart med hjulupphäng-

ningar, motor och styrning. Chassiets hjulhusplåtar, dörrstolpar m.m. var nerkapade i höjd och ändrade för att passa Catherina-karossen. Motorn var sportmotorn Monte Carlo 850.

Chassiet stod under en presenning och Åke och jag lyfte ofta på denna och fantiserade om vad vi skulle kunna göra av detta. Efter ett tag fick vi övertaga det hela för ett rimligt pris och våra



fantasier tog fastare former. Jag behövde motorn till min gamla 96:a, den vanliga trepipen var ganska slut och något måste göras. Alltså övertog jag motorn och Åke drömde om att bygga om en bil med Fords V6-motor. Han önskade mera sting än vad V4:an gav.

För Åke vidtog nu ett omfattande uppbyggnadsarbete. Fords pris på V6-motor var alldeles för högt. För att komma igång snabbt blev motorvalet den bekanta sportmotorn som ju chassiet var byggt för.

Både Åke och jag använde den franska Solex horisontalförgasare som tagits fram för Sonetten och vi råkade ut för samma problem. Man kunde få isbildning i förgasaren även mitt i sommaren. Jag minns en semesterresa

genom Småland med en häftig åskregnskur. Snart tappade motorn orken och det var bara att köra in till vägkanten, slå av tändningen, vänta två minuter, starta igen och åka vidare. Detta kunde upprepas flera gånger vid längre körsträckor.

En Sonettkaross måste modifieras på många sätt för att passa på chassiet. En Sonett II-huv sågades upp vid hjulhusen och "locket" lyftes upp så att en vertikal panel kunde ge plats för montering av fyra stycken 5" strålkastare.

Sadelbulan togs bort och ersattes med fast lucka mod. 70 och huvbakanten förlängdes 150 mm. Huven har pivåupphängning med gummihuvlås som tidigare och har en tendens att



lätta i bakkant vid farter över 140 km/tim. Strålkastarna kopplades så att halvljuset lyser tillsammans med hel-ljuset, en nymodighet som bara finns på nyare bilar.

Två Sonett II-karosser kapades...

Framrutan med stolpar är mod. 96. Karossen gjordes av två Sonett II-karosser som kapades på mitten för att uppnå förlängning med 350 mm och absolut perfekt övergång med jämn kupning. Den klövs också i längsled och breddades 40 mm fram och 80 mm bak för att passa chassiet.

Sidopartier förlängdes också framåt under bakre sidofönster. Ankstjärten bak finns kvar men akterspegeln byggdes till för att passa 99:ans bak-

lampor. En stabil störtbåge i AP som står på chassit byggdes in framför bakrutan.

Instrumentbrädan mod Monte Carlo 850 gjordes om för fler instrument, polstrades och kläddes med skinnimitation. Stolarna fanns på chassiet, men polstrades mera och kläddes med skinn. Klädsen för övrigt är textil, taket i konstläder i färg med stolarna.

Liksom min Sonett lackades bilen av Saab-ANA i Malmö i flera lager smörgul färg.

Dags för besiktning!

Strax före färdigställandet upptäckte Åke att sista dag för besiktning av hembyggda bilar hade bestämts. Det var bara 3 dagar kvar och jobb nästan

En liten påminnelse

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1993 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, 125:-, annars är detta det sista numret Du får av Sonettvärlden och det vore väl synd? Ickebetalande medlemmar tas bort ur vår matrikel innan nästa utskick från klubben. Varje år kontaktas vi av arga/ledsna före detta medlemmar som inte har fått senaste numret av Sonettvärlden och i de flesta fall beror det just på utebliven betalning, i andra fall kan det bero på att adressen ändrats utan att vi informerats.

Givetvis kan inte heller ickebetalande medlemmar förlänga sin MHRF/Folksam - eller Skandiaförsäkring, vi skickar regelbundet vår medlemsförteckning till dem. Vidare är det endast medlemmar i Club Sonett Sweden som har möjlighet att köpa Sonett delar från klubbens reservdelslager.

Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör. Klubbens postgironummer är 358730-0. Har Du redan betalt ska Du förstås bortse från dessa rader.

dygnet runt och kl. 12.00 natten före besiktning var han klar.

Han visste att dispens behövdes för en del bestämmelser, strålkastarhöjd bland annat. Hans sysslande med bilar under många år visade sig bära frukt. "Goda kontakter" kontaktades och dispensdokument för strålkastarhöjd och sex andra punkter utfärdades.

Besiktningen gick utan anmärkning och nu stämplades också chassinummer 3 i chassiet. Något nummer hade inte funnits förut. Dispensdokumentet väckte en del förundran men "skrevet var skrevet".

Efter tre år med tvåtakts sportmotorn

bytte Åke till en V4, modifierade motorrummet och satte in en Sonett golvväxel som dock måste modifieras kraftigt vid växellådan.

Bilen målades då också om i röd färg och har ännu en yta som verkar vara målad igår. Den har varit avställd ett tag, men skall nu genomgå en renovering av bromsar och några andra detaljer.

Liksom Sonetter väcker bilen uppmärksamhet och köpinviter har inte saknats genom åren. Åke har dock inga planer på att sälja bilen.

Det är ett bra exempel på vad intresse, fantasi och förmåga kan åstadkomma när det gäller bilar.

Minskad Sonettimport

Mats Jonsson

I Sonettvärlden 4/91 skrev jag några rader om hur populärt det var att importera Sonetter från utlandet. (Läs USA). Främst var det III:or som importerades och efter att ha gått igenom en del gamla medlemsmatriklar framkom det att åtminstone ett drygt 40-tal Sonetter hade importerats genom åren.

Efter att ha bläddrat igenom matrikeln i nummer 1/93 av Sonettvärlden så tyckte jag att det kunde vara kul att uppdatera importstatistiken och erhåll följande statistik:

1974:	23 st	(16)
1973:	20 st	(10)
1972:	6 st	(4)
1971:	5 st	(2)
1970:	2 st	(1)
1969:	1 st	(0)
1968:	3 st	(1)
1967:	12 st	(10)
1966:	0 st	(0)

S:a 72 st (44) + 28 st.

Andelen 73:or och 74:or är 60%. Vad beror detta på? Är det de snygga gummikofångarna som dök upp efter några hundra 73:or eller beror det på det tillverkade antalet? Roligt också att det har kommit en 69:a som är en sällsynt modell i Sverige. 12 st. 67:or varav 11 är tvåtaktare innebär att 44% av dessa är importbilar. V4 67:or växer inte på träd men Ulf Berg i Trollhättan har lyckats finna en.

Den här statistiken är naturligtvis inte 100 %-ig. Alla som importerar Sonetter är inte med i vår klubb av

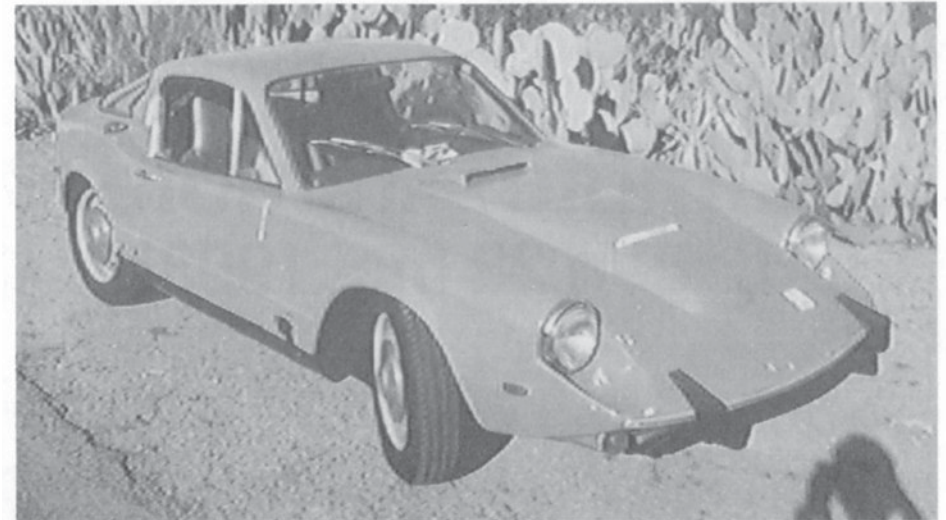
olika anledningar och dessa vagnar är inte med i den här redovisade statistiken.

Kraftig minskning av Sonettimporten

Importen av Sonetter till Sverige tycks ha minskat kraftigt under det senaste halvåret och det beror naturligtvis på att dollarn har stigit med 40% samtidigt som accisen ökade med 2000 kr + moms vid årsskiftet. Dock tycks inte våra klenoder ha drabbats av det enorma prisras som uppges ha skett på samlarbilsmarknaden. Fantasipriserna i annonserna tycks ha försvunnit och det har under den senaste tiden endast varit ett fåtal Sonetter utannonserade.

Holland tycks vara ett nytt hot mot den amerikanska sonettfloran. Ett flertal bilar har importerats dit under sista året. Även till Tyskland och Danmark har det gått en del bilar. I Danmark lär det nu finnas en 30-40 Sonetter. Norge har fått ett par vagnar, bland annat har vår medlem Sten Mosand köpt en

Forts. på sid 21



Fräsch 69:a från Phoenix, Arizona. Nuvarande ägaren, Georg Reiss, köpte den i södra Kalifornien för ett par år sedan.

Risig 69:a från Virginia på USAs östkust. Ganska dålig men relativt rostfri. Till salu för ca. 500 dollar.



Välkommen till Vårmöte / Årsmöte lördagen 22 maj 1993!!

Vi samlas på "Clas Ohlson" i Insjön utmed riksväg 70. Klockan 11.30 bjuder företaget på fika varför alla bör ha kommit till detta klockslag. (Eventuellt handlande hos dem sker lämpligen innan 11.30, öppettid 9.30-15.00).

Efter fikat får vi se hur detta företag fungerar. Visningen tar cirka 1 timme. Vi beräknar första "start" till 13.30. Det blir en liten biltur som tar ungefär 1 timme i den vackra dalnaturen. Resan slutar vid Björkberget i Siljansnäs där vi tillbringar resten av dagen. Här bjuder Club Sonett Sweden på dagens rätt. Det är också här som vi ska ha vår sedvanliga och mycket populära tävling om "Finaste Sonetten, Vårträffen 1993"! Vem ska få vandringspriset i år?

När alla ätit och röstat börjar årsmötet cirka 16.00. Som en spännande avslutning på årsmötet kommer prisutdelningarna att ske. Efter detta kommer så kaffestunden med Sonett-tårta, det hör ju till, eller hur?!

Förhoppningsvis finns några kvar till söndagen då vi kanske kan ta en gemensam tur i Siljansbygden. Säg gärna till mig på lördagen om intresse finns för detta.

Av mat- och bokningsskäl måste jag ha anmälan till mötet senast den 12/5, tack! Då kan ni också passa på att ställa eventuella frågor till mig om logi eller annat.

Välkomna!
Åke Olsson, tel. 0495-40595



Det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Classic and Sportscar

Denna tidning är en mycket imponerande publikation på över 200 sidor som ges ut i England. Den innehåller allt mellan himmel och jord när det gäller bilar, bland annat väldigt mycket reportage och annonser för exklusiva bilar som t.ex. Rolls Royce, Aston Martin och Ferrari. Och det är inga dussinvarianter man kan köpa utan sådana som man bara trodde fanns på muséer. Fast det är klart, billigt är det inte.

I en sådan tidning platsar självfallet Saab och i julinumret 1992 har journalisten Jon Pressnell gjort ett sju sidors reportage med många bilder i färg om sitt besök på Saabmuséet och Pelle Rudh i Trollhättan och provkörning av en del av muséibilarna.

Inledningsbilden visar en Sonett III som beundras av några byggarbetare och reportaget visar även bilder på t.ex. Catherinan, Ursaaben, Saab 92, 93 och 96, Pat Moss/Erik "På Taket" Carlsson, Björn Envall, Sonett I, Formel Junior, "Paddan" och "Monstret", de flesta i färg.

Saabs chefdesigner Björn Envall, som var med och designade Catherinan säger bl.a.: "Vi designade den i Sasons kök. Vi var mycket stolta över den då vi var de första att använda Ferrari 250 LMs taklinje och att använda oss av en targatopp. Vi ville hellre ha en Gran Turismo än en rallybil. Jag är glad nu att Karlströmbilen vann

designtävlingen, därför att den var lättare och mycket roligare att köra."

Erik Carlsson som tävlade med en tvåtaktssonett i Alprallyt 1966 önskar nu att han fått tillfälle att tävla mer med Sonetten: "Den hade verkligen bra väghållning och med en 85 hk motor så var den snabbare än Porsche 904, till och med uppför!"

Även t.ex. Sonett III behandlas: Det är en 1970 som han tittat på och som han tyckte var ganska snygg i sin tidiga version utan de stora stötfångarna. Han tyckte dock att Coggiolas version kändes lite hemmagjord, även om man inte såg nitar och skruvhuvuden som på Sonett II.

Den svartkrackelerade instrumentbrädan var ingenting speciellt, inredningen var luftig men inte mysig eller speciellt inspirerande och detaljer som det kombinerade solskyddet och spegeln var råa. Den mekaniska förbindelsen för de nedfällbara strålkastarna var

dråplig, dra i ett T-handtag och lamporna dyker upp med ett dunk och i kuppén har du en god bit av ett handtag som sällskap. Men Sonetten går tillräcklig bra och är flexibel, uppför sig anständigt och har mycket väghållning i reserv.

Den känns solid att köra, säkert hjälpt av den kraftiga störtbågen, inga skakningar från bilen märks ens på Trollhättans gatstenar. Vad som inte är så bra är den lösa och ljudliga golvmonterade växellådan, även om den fungerar och motorn som aldrig låter angenäm eller sportig. Upp till 100 km är den bra, men på höga varv och vid högre hastigheter är den ganska opolerad.

Sonett 94

Den öppna Sonetten, typ 94 var ett helt annat djur. Avsikten var att det skulle bli en tävlingsbil då den första byggdes 1955 vilket sedan följdes av fem till. Det var förhoppningar, att Sonetten skulle komma i begränsad produktion, men en förändring av tävlingsreglementet 1958 innebar att Saab kunde använda 93:or i Grupp Tre istället, så projektet las på hyllan.

Den Sasondesignade Sonetten är en härlig liten sak - och den är verkligen liten. Smärt, låg och med rena linjer, med kraftigt och välgjutet glasfiberkarosseri med stor lyftbar front och akter som avslöjar aluminium monocoquen.

Med fronten uppe exponeras bilens innanmäte då den också täcker ovasidan på instrumentbrädan; det är en imponerande syn med fascinerande detaljer. Mest iögonfallande är ändå

att se 93:ans tre-cylindriga motor och växellåda, vända 180° vilket gör, att kraftaggregatet är bakom frontaxeln för att jämna ut vikten.

Det fanns två 94:or i muséet och jag kunde köra den vita bilen en del, den med polerad aluminium och med en del extra krom inuti vilket man inte återfinner på den andra bilen i samlingen.

Den röda läderinredningen är rymlig och bekväm med mycket armbågsutrymme tack vare breda trösklar och hål i dörrarna och det känns inget av racerbilens råhet.

En kort växelspak med trean och fyran närmast, vilken leder till en ZF-baserad låda arbetar med härliga clack-clack rörelser.

-Olyckligtvis regnade det väldigt när han provkörde Sonett I, vilket förstärkte påverkade provkörningen, men han ansåg ändå att bilen drog fördel av sin ändrade motorplacering och att bilen hade ett bra chassie. Med sina 57,5 hk ska den ändå enligt Pelle Rudh göra 90 mph, den var i alla fall livlig under Mille Miglia. Under provkörningen gick den dock bara i 60 mph och då var man ändå uppe i röda zonen. Den lät bra, men levererade inte hastigheten som dess starka acceleration lovade. Nå ja..

Saabar har alltid varit okonventionella, men det har funnits en logik och en noggrannhet i ingenjörskonsten och en funktionalism som inte gått ut över modet.

-Han avslutar sin artikel med att skriva: Sonetten, EV-1, Monstret; Du vet att Du aldrig skulle finna sådana bilar hos Volvo...

Välkomna till Nyköpings Veterama 1993

Automobilsällskapet i Nyköping arrangerar för tredje gången Nyköpings Veterama. Den 3 juli 1993 blir en heldag i veteranhobbys tecken. Platsen är Nyköpings hamn, där stadens fäder för en dag upplåter tusentals kvadratmeter gräsytor åt veteranfordon, deras ägare och en stor publik.

Nyköpings Veterama har blivit en institution för svenska veteranfordonsvänner. De tidigare arrangemangen har dragit över 350 fordon, både bilar och motorcyklar, till den sörmländska staden vid vattnet. 1993 års upplaga av Nyköpings Veterama har alla förutsättningar att bli en lika stor framgång. Programmet är lika späckat som tidigare och torde bli uppskattat av både veteranfordonsentusiasterna, deras familjer och allmänheten.

Sonett ritningar

Som du kunde läsa i förra numret av Sonettvärlden så har nu Club Sonett Sveden tillgång till originalritningarna för Sonetterna.

Är du intresserad av någon ritning till din bil, så kontakta Berndt Eliasson tel 019-45 10 13 så hjälper han dej med en kopia på ritningen.

Priset på ritning ligger på 75:-150:- beroende på storlek.

Ritningarna får ej användas för serietillverkning av delar, utan är enbart till för att klubbmedlemmar skall kunna renovera sin Sonett på ett originalriktigt sätt.

AUTOMOBILSÄLLSKAPET I NYKÖPING



NYKÖPINGS VETERAMA

Nyköpings Hamn 3 juli 1993, kl. 8 – 16



TELEVERKET RADIO
NMT-GSM
MOBILTELEFONI

- Utställning av veteranfordon och -MC
- Specialutställningar i form av "Tidstablåer"
- Parad med ANA-bilar
- Mässingsbilar
- Änglokomobiler och stationära motorer
- Fordonsauktion
- Klassisk motorvelodrom
- Minimarknad, s.k. Boot Sale
- Familieaktiviteter
- Servering
- Klubbträffar

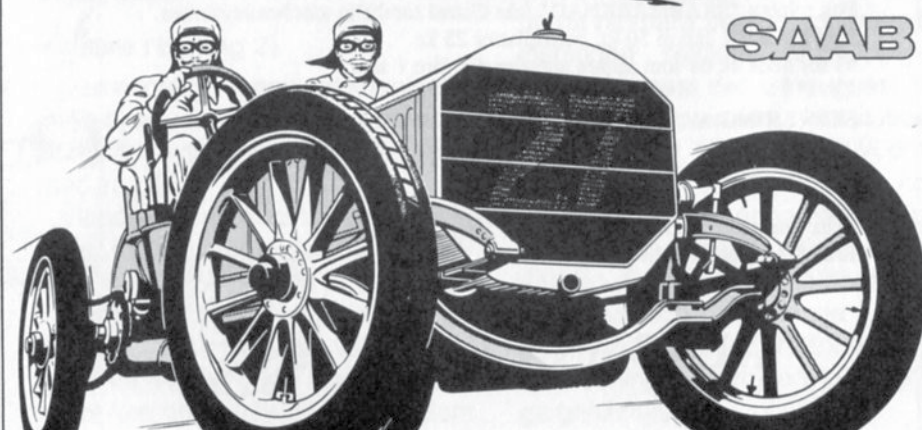
Fri publikparkering
Entré 40 kr, under 16 år fritt
Fri entré om Du kommer i
eller på veteranfordon



Nyköping



SAAB





MARKNAD I LINKÖPING

Söndagen den 5 sept kl 10.00-14.00 arrangerar ÖSTGÖTA SABKLUBB sin årliga Saabmarknad, där allt i från reservdelar till hela bilar säljes, Saab 92 till 9000 med inriktning på de äldre bilarna.

I år är vi i Gistad som ligger utmed gamla E4:an mellan Linköping och Norrköping.

Följ pilning "SAABMARKNAD" från Gistad samhälle mot hockeyrinken Säljplatser c:a 2x6 m 50 kr, bordsplatser 25 kr

Vi ser helst att du som säljare anmäler dig före 1 sept.

SERVERING AV KAFFE, SMÖRGÅSAR OCH KORV

ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

Mats Phersson 013-631 67
Erland Johansson 013-27 04 12

VÄLKOMNA !



Vinnare i tävling 1 och 2 utsedd! Ny tävling 3!

Jan-David Skavén

I förra numret av Sonettvärlden utlyste vi två pristävlingar. Den ena gällde att få reda på vilken artikel eller artikelserie ni tyckte var bäst i Sonettvärlden under 1992, gärna försett med en bra motivering. Den andra tävlingen gick ut på att konstruera ett korsord med Sonettanknytning.

Vinnare i tävling 1!

Vinnare blev Susanne Westman i Söråker. Hon ansåg att bästa artikel var "På Sonett-turné i främmande land" av Mats Jonsson. Hennes motivering var "intressant och lättläst med målande beskrivningar vilket gjorde att man längtade efter att få läsa fortsättningen i nästa nummer. Och så är det alltid roligt att läsa om Sonetternas liv i andra länder." Motiveringen och valet av artikel gjorde intryck på juryn. Mats Jonsson kommer att belönas på lämpligt sätt av juryn för sin artikelseerie. Och så Susanne förstås, mer om detta nedan.

Vinnare i tävling 2!

Den andra tävlingen var knepigare. Det gällde att göra ett korsord med Sonettanknytning, gärna illustrerat med en bild.

Vinnare i den andra tävlingen blev, ja just det, Susanne Westman i Söråker!! Konkurrenten var ju inte direkt mördande, hon skickade de enda bidragen..., men hon var väl värd att vinna då både motiveringen och inte minst korsordet höll hög klass. Som

pris kommer hon att få både penninglott och en presentbox innehållande 1 Saabvideo, två böcker med Saaban-knytning och 1 musikkassett. Vi hoppas hon får glädje av priserna!

Ny tävling 3!

Som ni ser publicerar vi på sidan 14-15 korsordet och här kommer vi förstås in på tävling 3! Här gäller det naturligtvis att lösa korsordet och vi kan hjälpa till så mycket att vi nämner att dubbelmarkerade rutor har Sonettanknytning. Vi föreslår att ni kopierar korsordet i Sonettvärlden, så slipper ni slakta tidningen, som vi vet att många gärna vill spara, ograverad. Korsordslösningen skickas till tidningens adress, senast den 31 augusti. Vinnande bidrag premieras från klubbens presentförråd. Vi gör så, att vi drar 3 priser av de insända, korrekta korsordslösningarna. Vinnarnamnen presenteras i nummer 3, 1993 av Sonettvärlden. Även styrelsemedlemmar får vara med och tävla denna gång då bara jag och Susanne känner till den rätta lösningen. Kom igen nu och gnugga geniknölarna!

Inbjudan till Saabträff i samband med Båstad Classic Car Show

Ingvar Lindberg

Har vi den unika Saabandan kvar? Javisst har vi det! Lördagen den 10 juli 1993 träffas vi på Båstad Classic Car Show vid underbara Norrvikens trädgårdar med våra klenoder. Allt i 2-takt och Sonetter skall göra denna utställning till något som vi aldrig skall glömma! (Vi minns den fina festivalen i Trollhättan i fjol.)

I år skall vi manifesteras för 1) Tävlingshistorien 2) "vanliga" 92, 93, 95, 96:or 3) Sonetter i massor.

Därför hoppas vi att vi får se så många Saabar som möjligt på Båstad Classic Car Show den 10 juli. (Se även separat kallelse och lägg märke till sista anmälningdag, 10 juni, till Motorhistoriska Klubben i Skåne, Karl-Erik Ekdahl, tel. 040-16 11 83) Vi har fått stor plats vid hantverkshuset med halmtak till vänster innan slottet.

Givetvis har vi även tänkt på den sociala biten av vår hobby. På fredagen den 9 juli ca. kl. 20.00 träffas vi alla på mysiga Magretertorps Gästis (eller ev. annat) och äter gott och pratar minnen. Kanske även några historier av någon världskändis?!

Känner Du för detta måste Du som sagts ovan anmäla Dig till Karl-Erik Ekdahl men Du bör också kontakta mig eller de andra två nedan, så att vi kan bekräfta mötesplatsen på fredagkvällen.

Hälsningar: Ingvar Lindberg, Box 116, 280 20 Bjärnum, tel. 0451-20009, 21233, fax 0451-20015

Kontaktpersoner tekniska spörsmål:

Lars Åke Larsson, tel. 046-49212

Cecilia Svensson, tel. 040-451189

Båstad ClassicCarShow

Lördagen den 10 juli 1993. Norrvikens Trädgårdar



Nordens förnämsta bilutställning bjuder på exklusiva fordon i en sagolik miljö. Allt från klassiska veteraner och motorcyklar till moderna sportvagnar och lyxbilar.

Och den populära tävlingen Concours de Charme. Inramat av en ljuvlig parkmiljö, bara ett stenkast från tennismetropolen Båstad.

Välkommen till Båstad Classic Car Show när sommaren är som bäst.

Anmälan och information: Karl-Erik Ekdahl,
Box 39, 230 44 Bunkeflostrand.
Tel 040-16 11 83.
Fax 040-16 25 19.

Sista anmälningdag 10 juni.



Besök sommarens Saab-träffar

Forts. från sidan 8

69:a när han var i USA. Vi ska komma ihåg att det är väldigt dyrt att importera bilar till Norge. En kille som planerar att ta hem en III:a berättade för mig att importavgifterna i Norge hamnar på 30000 norska kronor. Även vårt östra grannland Finland har fått ett par bilar.

En kille i Nokia har tagit hem två

V4:or, en 67:a och en 68:a och det förekom en hel del trassel med finska myndigheter.

Det ska bli spännande att få se hur mycket Sonetter som dyker upp på den internationella Saabträffen i Lillehammer som går av stapeln i pingst. I början av mars var 500 personer anmälda...

Saab Sonett II: Olika takter hos svenska folket

John Matras

Översättning av Jan-David Skavén

Av Mats Jonsson i Katrineholm har vi fått följande artikel från tidningen Autoweek. Artikeln är väl inte direkt purfärsk, den är från den 9 juni 1986, men bättre sent än aldrig och det är alltid speciellt kul att läsa om vad utländska journalister tycker om Sonetten. Han är egentligen lite småelak i artikeln men trots detta är slutomdömet mycket positivt...!

"Fastspänd i den vita plastprojektilen dansar fötterna på pedalerna och jag lirkar med den trilskande rattväxeln från växel till växel, omgiven av de underliga noterna av tvåtakts-takter. Jag bromsar tidigt före kurvorna och sedan hasar jag mig under fullgas genom dem, medan de smala radialdäcken letar efter grepp på asfalten. Framför är en liknande skapelse, men silverfärgad och den ger ifrån sig det hesa surrandet av en lätt dämpad fyrtaktsmotor. Den attackerar också kurvorna som en jaktiller som jagar kvälls-maten. Vi tävlar inte, inte riktigt, men ingen är beredd att lämna ifrån sig övertaget.

Framför är Alan Tetervin, ägare av en 68 Saab Sonett II som han kör. Jag är i en 67 Sonett II, som ägs av Floridaskulptören Jaques Dellavale. Vi planerade att utgå från Alans "Scandinavian Import service", ta några bilder och sedan byta bil för returen till Alans affär i Rockville, Md. Och det gjorde vi, förutom att verbet "köra"

låter för stillsamt för vår galenskap som endast kan beskrivas av den ungdomliga frasen " Boy, that was neat". Kanske rå och säkert okonventionell ger Saabs 60-tals sportbil en massa körglädje.

Men låt oss ta det från början och det är att vandra runt bilarna. Trots att produkterna har gjorts av ett svenskt flygplansföretag så ser de ut som byggsatsbilar med synliga brickor som håller karossen på chassiet och påbyggda scoops på en trendig fastback form som liknar en Coca-Cola flaska.

Det är ett intryck som inte ändras av att man går in genom de små dörröppningarna, men det är endast svårt om man inte jämför med att lasta bagage. Saaben kan ta en massa tillhörigheter, men endast i delar som är små nog att passa bakom sätena eller störtbågen genom vad som säkert är världens minsta baklucka. Sätena är hårda och tunnt stoppade, men ger bra stöd och är något tillba-

kalutade. Instrumenten sitter på en instrumentbräda av mahognytäckt plywood vilket ser hembyggt ut.

Med tvåtaktaren måste choken användas även när motorn är varm men motorn tjuvstannar om man inte håller varvet uppe på en gång, även när motorn är kall. Motorn ställer in sig på puttrande tomgång och med lagom gas och mycket kopplande kan Sonetten lockas till rörelse.

Men förvänta inte mycket om inte varvtalet är högt. Kraftområdet kommer vid 4000 varv och fortsätter till rödmarkeringen vid 6000 varv och är som att gå balansgång på lina, det är bäst att hålla sig där då det inte finns något skyddsnät. I det lägre varvtalsområdet så ger tvåtaktaren inget. Men varvar Du upp för att accelerera så kommer det förmodligen att låta om däck.

Frihjulet kan kopplas i eller ur. Det senare är bättre. Frihjulet känns som allvarlig turboeffersläpning. Stäng av det och gensvaret är omedelbart. Helt enkelt dålig är växelspaken för den fyrväxlade lådan. Den hakar upp sig mellan växlarna och är en ergonomisk mardröm. Accelerationen var tillräcklig för sin tid (0 - 100 km på omkring 12,5 sekunder), men att använda fyran är som att springa in i en marshmallow.

Topp hastigheten kan vara 150 km om man har tålmod, men 130 km är en mer praktisk gräns.

Den fäster förvånansvärt bra genom kurvorna och trots designen där motorn sticker långt fram så är understyrningen överkomlig. Lyft på gasen för att hålla fast linjen, stå på igen för att

köra på, även om frihjulet förstör denna effekt.

Alans V4 Sonett har också frihjul, men naturligtvis var den urkopplad på färden tillbaka. Saab ersatte tvåtaktaren med V4-an, skenbart för att attrahera amerikanare som skräms bort av det udda. Mer troligt var att Saab ansåg att det var liten chans att tvåtaktaren skulle överleva de kommande utsläppslagarna. V4-an, en avläggare till Fords borttagna Cardinal, hade testats av Ford i Saabar. Kombinationen var tydlig. Visserligen passar den lätt i Saabs sedanbilar, medan förgasaren på V4-an skulle ha gått ut genom huven på Sonetten, ett problem som löstes av den fula huvupphöjningen.

Förutom att det inte var mycket mer kraft i 1500cc V4 än i tvåtaktaren så var V4-an 30 kg tyngre och allt tyngde vid fronten. Vilket skulle ha, och också gjorde Sonett V4 till en mindre kompetent sportbil. Emellertid så hade tvåtaktaren trimmats så mycket det gick. V4-an hade dock mycket kapacitet inbyggd och Alan har använt mycket av det för att göra sin V4 till "vad Saab skulle ha gjort den till".

Andningen har förbättrats med stora Saab grupp 2 ventiler, stora portar, en vassare kamaxel och en modifierad tvåports Weberförgasare. Konistötdämpare och sänkt fjädring gör bilen lägre och gör den lättare att hantera, även om den påverkas så att den blir mer överstyrd. Och Alan har installerat Sonett III-ans golvväxel.

Allt fungerar. V4-an fungerar mer som den produktionsracer den nästan är. Att styra med gasen gör den mer

Adresser och kontaktpersoner till de olika Saabklubbarna

Vi vet att en del medlemmar av olika skäl vill ha kontakt med andra Saabklubbar i och utanför Sverige. Man vill kanske jaga en bil eller reservdel, läsa deras klubbtidningar eller träffas när man ändå är där. Därför publicerar vi namn och adresser på en del av de Saabklubbar vi känner till. Vi vet att listan inte är komplett, bland annat finns det många regionala klubbar i de olika länderna, men av utrymmesskäl får vi begränsa oss något.

Club Sonett Sweden
c/o Michael Petersson
N:a Malforsvägen 5
S 590 60 Ljungsbro
Sverige

Israel Saab-Club
David Nameri
20 Ahronowitz Str.
26261 Kiriat Haim
Israel

The Saab Club of North America
Tim Winker
2416 London Rd. Unit 900
Duluth MN 55812-2221
USA

Saab Classic IG
Detlev Schneider
Stuttgarter Str. 30 a
D 7030 Böblingen
Tyskland

Saab V4 og Sonett klub Danmark
Lars Peter Kruse
Havremarken 24
DK 7730 Hanstholm
Danmark

Saab-Convertible Club Umeå
C-G Lillieroth
Klabböle 258
S 905 87 Umeå
Sverige

bestämd och tre gånger så rolig att köra och medan kraften hos treförgarsaren trappar av vid 130 km så har Alans V4 mer att ge.

Saab byggde omkring 70 tvåtaktsso-netter 1967 innan man övergick till V4-an av vilka man gjorde omkring 70 till. 1968 så gjorde man omkring 900 och 1969 gjorde man 640 innan man bytte till Sonett III med mycket färre gjorda än de 3000 per år som man planerade. Nästan alla kom till USA. Om Sonetten tycks udda nu, så var

den underlig på 60-talet, en omedelbar kultbil. Även Saabs annonser talade om "en dyr leksak". Men den är så vänlig, så härlig att köra med att det är svårt att tycka illa om den när man väl kört den. Kanske Sixten Sason, som designade karossen på 1955 års Sonett beskriver det bäst av alla. Dessa ord gav Sonetten dess namn. Nämnde Sixten sade, efter att ha sett den första Sonetten, "Så nätt den är"! Det är svenska för "So neat it is". Jag kan inte göra annat än hålla med.

Saab-Club CSFR
Zdenek Suhomel
Pobrezni
CS 56201 Usti Nad Orlici
Tjeckoslovakien

Saab Club Schweiz
Postfach 244
CH 4563 Gerlafingen
Schweiz

Suomen Saab-Klubi
c/o Vesa Lindeman
Hölkäsuora 6a 8
SF 36220 Kangasala 2
Finland

Gammelsaabens Venner
Råtun 24
C 5046 Rådalen
Norge

Saab 99, 90, 900 Klub
Danmark
Ole Bendtsen
August Kroghs vej 87
DK 8500 Grenå
Danmark

Saab-Club Österreich
Martin Sailer
Oberer Marktpkatz 16
A-4830 Hallstatt
Österreich

Saab-Owners Club GB Ltd.
Karen E piper
16 Denewood Close
GB Watford Herts WD1 3SZ
England

Svenska Saabregistret
Box 391
641 23 Katrineholm
Sverige

Saab Turbo Club of Sweden
Stig Holmlund
Edsgatan 49
462 30 Vänersborg
Sverige

Saab-Klubben Stockholm
Ragnar Johansson
Pipersgatan 32
112 28 Stockholm
Sverige

Saab-Owners Club of Japan
Kazumoto Yake
3-31-26 Yokodai
Isogoku Yokohama 235
Japan

Club Saab Italia
Marcello Migliavacca
Via Francesco Sforza No.14
201 22 Milano
Italien

Saab To takt Club Danmark
Vagn Bruncke
Östermarken 17
DK 6430 Nordborg
Danmark

Saab-Club Luxemburg
Pierre Eilenbecker
35 rue de la Bergerie
L 7441 Lintgen
Luxemburg

Saab-Club Nederland
Kees Hooijschuur
Spijststraat 24
NL 1531 EB Wormer
Holland

1 Deutscher Saab-Club e.V.
Klaus Weißbauer
Bielefelder Weg 33
D 4350 Recklinghausen
Tyskland

Saab 96's club Belgium
Axel Boey
Vuurkruisenlaan, 305
1020 Brussels
Belgien

New England Sonett Club
P.O. Box 4362
Manchester,
NH 03108
USA

SAAB Owners Club of Canada, Inc.
P.O. Box 578
Bradford, Ontario L3Z 2B1
Kanada

Southern California Saab Club, Paul Florance
126-1/2 Main St.
Seal Beach CA 90740
USA

Montreal Saab Cl. P Mcloughlin
c/o Dormer Laboratories
6600 Trans Canada Hwy
Pointe Claire, Quebec H9R 4S2
Kanada

Visste Du...

...att det i klubben finns 18 stycken Sonett II, 128 stycken Sonett II V4 samt 207 st. Sonett III? Av dessa finns 3 st. Sonett II, 5 st. Sonett II V4 och 16 st. Sonett III hos utländska medlemmar i Club Sonett Sweden

Årets möten, nu kompletterad

- 8 maj **Saabrally i Trollhättan.** Start Saabmuséet kl.10.00
Kontaktperson Ingemar Andersson, tel. 0520-29494 el.96009
- 16 maj **Vårträffen**, Östgöta Saabklubb, Söderköping
Kontaktpersoner: Kenth Druid, tel.013-73470
Magnus Lindberg, tel. 011-343423
- 22 maj **Vårträff och årsmöte** vid Insjön i Dalarna, Club Sonett Sweden.
Kontaktperson: Åke Olsson, tel. 0495-40595
Se separat kallelse i detta nummer!
- 28-31 maj **Internationell Saabträff i Lillehammer, Norge.**
Kontaktperson: Anne Andersen, tel. 009 47 65 27177
Adress: Håkon Håkonsgt.12, N-2300 Hamar, Norge
Egentligen anmälan senast 1 april, men försök ändå!
- 29-30 maj **Classic Motor Festival**, Ånnaboda
Upplysning: Classic Motor, tel. 019-228114
- 4-6 juni **Oldtimer Grand Prix Jubileum**, Anderstorp.
Kontaktperson: Picko Troberg, tel. 0371-16170
- 13 juni **Saabträff i Uppsala**
Kontaktpersoner: Mats Blomkvist, tel. 018-258034
Lars-Åke Karlsson, tel. 018-367706
- 3 juli **Nyköpings Veterama** (Veteranfordonsträff).
Kontaktpersoner: Urban Nyblom, tel. 0155-58002
Jonas Wassberg, tel. 0155-71003
- 3-4 juli **Historic Superprix på Ring Knutstorp.**
Kontaktperson: Jan Tromark, tel. 0418-80044
- 10 juli **Båstad Classic Car Show**, Norrvikens Trädgårdar.
Kontaktperson: Karl-Erik Ekdahl, tel 040-161183
- 15 aug. **Eskilstuna Veterandag**
Upplysning: Classic Motor, tel. 016-24400
- 4-5 sept. **Saab V4 och Sonetträff**, södra Fyn, Danmark
Kontaktperson: Lars Peter Kruse
Havremarken 24,
7730 Hanstholm, Danmark
- 5 sept. **Saabmarknad** i Linköping se annons sid 16
Kontaktperson: Mats Phersson, tel. 013-63167

Le Grande "Cheetah" – Tvåtakts Bomb med Saabmotor.

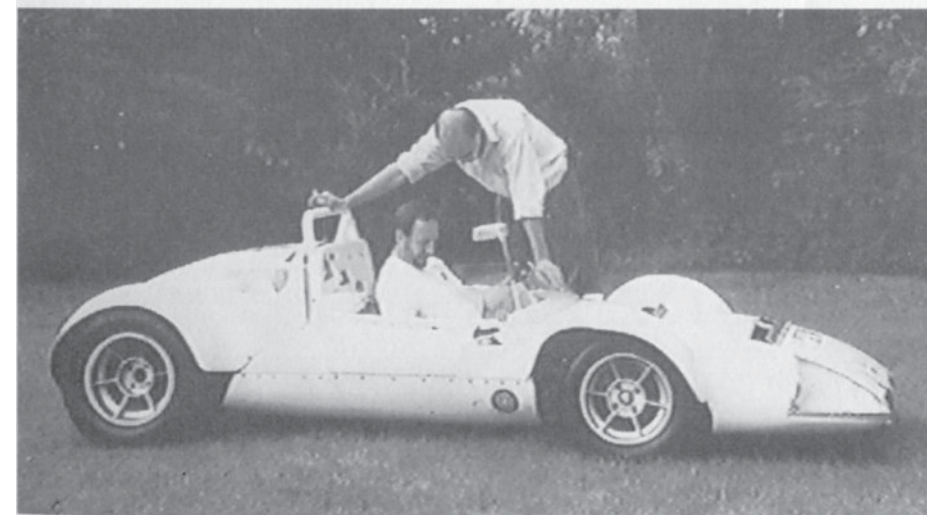
Historik över en udda racer av Bertil Carlsson

Tycker Du att Sonetten känns slö? Hur vore det med en äkta tvåtakts Saab-racer med vikt/effektförhållande på under 4 kg per hästkraft, sex växlar framåt och en klockad toppfart på 230 km/t? Och detta hände sig i Amerika på 60-talet! Sätt Dig bekvämt tillrätta så ska jag berätta historien om bilen som byggdes i två exemplar 1964 av "Red" Le Grande, då direktör för Precision Specialities Inc. i Pitman, New Jercey.

Le Grande hade tidigare byggt racer-bilar efter egna idéer, bland annat en föregångare till Saab-motorbilen som hade BMW boxer motorcykelmotor. Han hade avancerade idéer, som inte alltid fungerade, men som gav honom ett designpris 1966, då bilen kom på

omslaget till den ansedda facktidskriften Design News 4:e januari 1967. Le Grande vägde tävlingsklar 360 kg och hade varierande motoreffekter under åren, men låg mellan 75-100 uppgivna hästar. Den hade en ombyggd Saabväxellåda där backen hade tagits

En skön profilbild av Le Grande, vilka linjer! Smäcker men ändå brutal.



bort och med hjälp av solenoidstyrda fjädrar kunde man få ut sex växlar framåt. Det hela styrdes med en elektrisk växelväljare (hämtad från Ford Edsel automat) på instrumentbrädan. Det fungerade bäst på pappret och fick ofta repareras och till säsongen -67 satte man i en vanlig Monte Carlo-låda. Nu fungerade allting, men konkurrensen hade hunnit ikapp och förbi och som bäst kom man på 13: plats i slutställningen efter 1968 års säsong. Sedan kom bilen på avvägar, stod i garage några år och kom slutligen 1991 till den nuvarande ägaren, Franz Otten, i Tyskland.

Nu satte veterantävlandet igång!

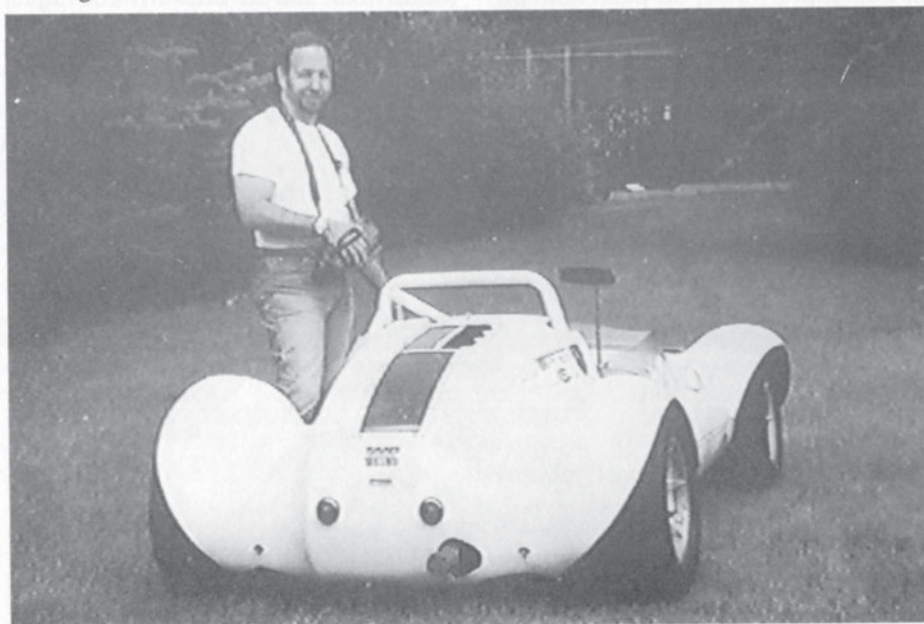
Den har renoverats och man har tävlat under -92 i German Open, Old-

timer Grand Prix, Eifelklassik på Nürburgring och Jan Wellen Pokal. Man har faktiskt lyckats komma på en hedrande andra plats i sin klass på "Ring-en". Att det bara var två tävlande i den klassen hör inte hit, tycker jag. Den var nog så giftig på sin tid, i en tidningsartikel från mitten av 60-talet kan man läsa att den på Watkins Glen klockades för en toppfart på 142 miles per hour (230 km/t).

Även renoveringen tog fart.

Min sväger, klubbmedlemmen Gerd Gorski i Dortmund, hjälper tillsammans med Martin Schambach ägaren till Le Granden att få bilen riktigt konkurrenskraftig för nästa års race. En ny motor ska byggas, ett -66 block filas just nu till fulländning och en perfekt vevaxel

Här kan vi se Bertil Carlsson bredvid Le Grande. Häftigt akterparti bilen har och ovanligt!



byggs av Lennart Holmgren. Motorn ska borras till kraftig överdimension och förses med smidda Mahlekolvar. Hans Eklund i Enköping har välvilligt visat en del av sina lösningar som har skrämt upp hans Sonettmotor till oanade effekter. Riktigt så långt är inte avsikten att komma, motorn ska ju helst hålla en säsong, så maxvarvet får nog hållas ner en del, men med den lätta bilen lär nog Le Granden gå fort ändå.

Man kan ju undra så här i efterhand varför man valde en så "exotisk" motor som Saabs för ett amerikanskt bygge. Men det var dels klassindelningen som gynnade 850-kubikaren och dels var drivpaketet relativt lätt. Hela idén var ju att få så låg vikt som möjligt på den tävlingsklara bilen, man använde mycket lätta material och mycket från flygplansindustrin, skivbromsar runt om till exempel. Hjulupphängning och styrning är också mycket speciell. Frambromsarna har två ok

per sida och styrarmarna styrs av en länk som ger kortare utväxling. Bilen är direktstyrd som en go-kart.

Om någon är intresserad av växelådskonstruktionen, (kanske kan man med dagens teknik få den invecklade konstruktionen att hålla), så har jag kopior av artiklar och schematiska skisser. Skriv!

En Sonett 2-t förgasare sökes!

Skriv också om någon har en en Sonett 2-t förgasaranläggning, eller delar därav, att sälja till Le Granden. Min sväger har äntligen fått en anläggning till sin tvåtakts Sonett, men det vore ju rätt även på Le Granden. Till nöds duger även en en sats "Lanciaförgasare". Har Du någonting i garaget så kan Du göra en insats för en historisk racerbil som bara finns i ett exemplar, den andra tillverkade med Saabmotor är borta.

Skriv i så fall till Bertil Carlsson, pl. 8220, 815 91 Tierp.

Nordisk Evenemangskalender

1993 års upplaga av denna utmärkta sammanställning av de olika bilklubbarnas möten i år har kommit och finns att rekvirera, givetvis gratis, hos tidningens adress, se sidan 3! Gör det, för det är en bra summering av vad som finns i mötesväg i Norden. Du kan då också passa på att rekvirera en ny folder om MHRF/Folksam-försäkringen. Båda är utgivna av Nordiska Motorhistoriska Förbundet.

Snack i 2-takt



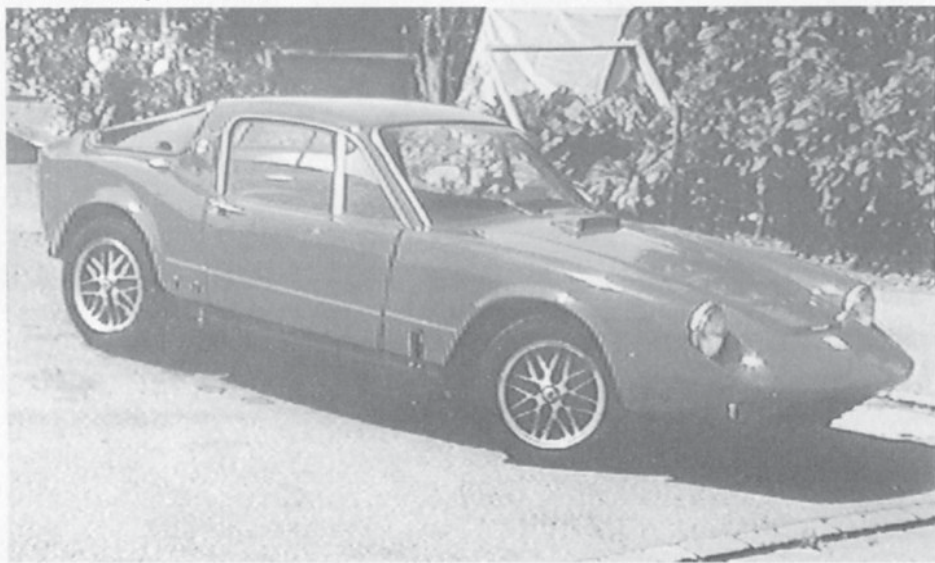
Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Så har då våren äntligen kommit vilket gör att man kan njuta lite av frukterna från den gångna vinterns garagearbete. Som jag nämnde i förra numret har min III:a varit föremål för lite trimning under vintern. Det var 10 år sedan jag höll på med V4 motorer och vad jag minns så kunde man köpa trimdelar överallt. Tiderna har tydligen förändrats. Nu får man leta länge och väl om man ska finna bra saker.

Om vi övergår till tvåtaktarna, där bara en rundfil krävs vid mindre trimning, så har vi nått fram till vagn nr 050 som finns i Maine borta i USA. Nr. 053 var en av Herr Pfisters tävlingsbilar och skrotades nere i Schweiz för många år

sedan. Herr Pfister tycks ha ägt minst ett halvduzin tvåtaktssonetter genom åren. Nr 054 är även den i Schweiz om än i nerplockat tillstånd medan nr 055 som för närvarande är grön, finns i Jamestown, New York. Ägaren är Jack

Chassinummer 059. Före detta tävlingsbil, renoverad till perfekt skick. Ägs av Heinz Suchy i Schweiz.



Lawrence på Motor Sport Service som, när jag besökte honom, berättade att bilen står på en förrådsvind i väntan på renovering och att den är körbar.

Sonett nr. 056 finns i Tyskland och nr. 057 i Kanada medan nr. 058 finns utanför Stockholm. Bilen är avställd sedan en 7-8 år och i behov av renovering. Den har varit till salu med jämna mellanrum och 1987 begärde ägarinnan 70000 kr. för den. I början av 80-talet blev den 2:a i omröstningen om snyggaste Sonett vid en träff. På den tiden var den silvergrå och hade en svart fartrand över taket. Idag är den röd.

Åter till Schweiz

Nr. 059 finns i Schweiz och ägs av en bilhandlare. Bilen är röd och renoverad till ett förstklassigt skick med lättmetallfälgar och diskret breddade

skärmkanter. Bilen ägdes tidigare av Rudi Hauterer som även utförde renoveringen. Som de flesta av de schweiziska vagnarna har även detta varit en gammal tävlingsbil. Inte så konstigt kanske. Herr Hauterer var kompis med saabimportören Paul Macchi som med framgång tävlade med Saab Sportar och Sonetter. Det var för övrigt Paul Macchi som gjorde att saabcheferna i Trollhättan och Linköping satte kaffet i halsen när det började dyka upp tävlingsbilder med Sonetter på. Det var ju egentligen detta som sedan var orsaken till att man i Trollhättan gjorde i ordning två bilar till franska alprallyt 1966 där dock både Erik och Pat tyvärr fick bryta. Därefter har det inte tävlats med tvåtaktssonetter på allvar förrän Hans Eklund höll på att bli svensk mästare 1992!!!

Renoveringstips

Om någon behöver ha teknisk rådgivning vid arbeten med motor, växellåda eller tips om motortrimning, kontakta

Hans Eklund, tel. 0171-29964

Visste Du..

..att det i 1 Deutscher Saab-Club e.V., täckande hela Tyskland och alla modeller av Saab och med ca. 230 namn i medlemsförteckningen finns 8 st. som har angett att de har en Sonett: Av dessa har 4 en Sonett II eller V4 och 4 en Sonett III.

Det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Auto-Passion

Vår trogne materialleverantör till Sonettvärlden, Lennart Jarenbäck i Schweiz, fortsätter att förse oss med utländska tidningsklipp. Denna gång är det oktobernumret 1992 av "Auto-Passion", en fransk biltidning. Man avhandlar där, såsom i så många andra biltidningar i Europa, den lyckade Saab-Festivalen i Trollhättan i mitten av juli 1992.

En av bilderna visar Torsten Åmans välskötta Sonett III med reg.nr. SON 1 vid Trollhätte kanal. En annan bild visar tre lyckliga vinnare med bilar i olika klasser, två 96:or och en Sonett II från 1967. Mycket text handlar om Saabhistorik i allmänhet och om Sonetten i synnerhet nämns att den mellan 1966 och 1974 tillverkades i 10219 exemplar. Även Lennart Jaren-

bäck själv och en av hans fina Saabar, en 93B syns bra på en bild.

Trafikmagasinet

Den 15 februari hade Trafikmagasinet i TV 2 ett reportage om den kände biltecknaren Herbert Müdsam, som även medverkat i Sonettvärlden i det förflutna. Bland annat visades framsidorna på de tändsticksaskar, som Saab lät göra för några år sedan. Ett av motiven som skyttade fram var det på asken med en 96:a från Monte Carlorallyt 1963 och en Sonett III från 1970. Trevligt, om än kort, men ändå värt att nämnas här, för som ni vet tvekar jag inte för vare sig äldre material med Sonettanknytning eller en kort snutt som i TV 2.

Jag kan väl också passa på att skriva, att tändsticksaskarna tyvärr inte



Sonetracing 1993

För dej som vill se en tvåtakt-Sonett i banraceutförande så är tävlingsdatum för sportvagnserien enligt följande:

15-16 maj Falkenberg

22-23 maj Kinnekulle

3-4 juli Gällersåsen

24-25 juli Knutstorp

11-12 sept Falkenberg

Racinghälsningar

längre finns hos Saab, av brandsäkerhetsskäl.

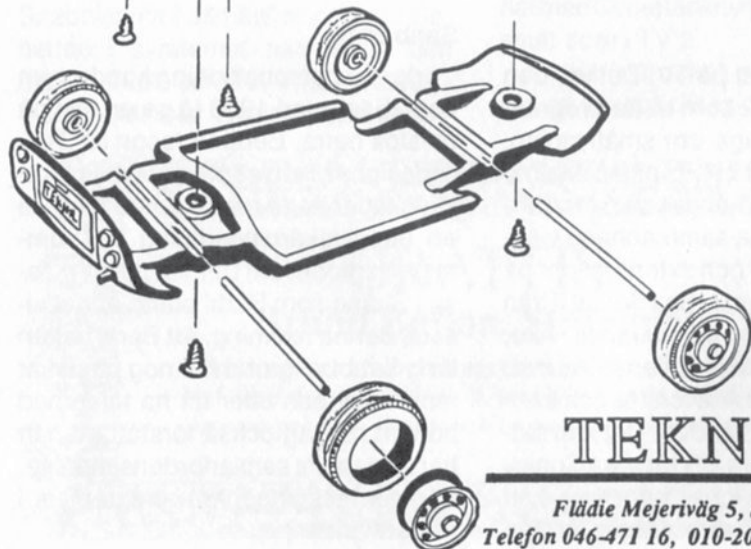
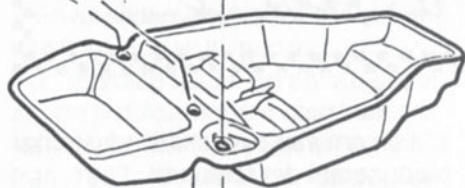
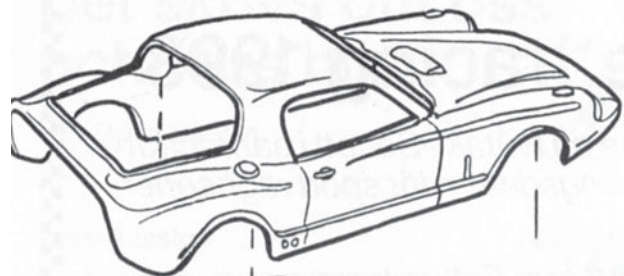
Sigma

Ännu en Sonett på TV! Det var den 28 februari 1992 som detta program hade ett reportage om småflygplan, bland annat från MFI, alltså Malmö Flyg Industri. Det kändes då helt naturligt att man i detta sammanhang visade både interiör- och exteriörbilder på Åke Larssons mycket fina Sonett II från 1968. Dessutom intervjuades Åke, som berättade lite om bilens tillkomst. Jättekul, både för Åke förstås och även för Club Sonett Sweden. Det kan aldrig vara fel att göra PR för våra Sonetter, nya generationer som inte kan förhistorien kan behöva få sig en liten

lektion om vad svensk bilindustri har producerat i det förflutna!

Saab Idag

I denna personaltidning kunde man den 25 februari 1993 få se en bild på en stolt herre, Bertil Persson på Teknildesign, vilken som prov på sina ritkunskaper hade roat sig med att göra en genomskärningsritning på Sommervillemodellen! Det var på en mäs-sa i Skåne som Bertil bland annat visade denna teckning. Att Bertil har en lång Saabbakgrund har nog påverkat motivvalet och efter att ha talat med honom har jag också förstått att han har ett genuint samlarfordonsintresse. Vi visar teckningen på annan plats i Sonettvärlden.



TEKNIL

Illustrerar teknik

Vi gör tecknade bilder för:

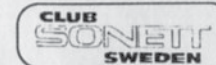
- * ISO 9000
- * Processinstruktioner
- * Monteringsanvisningar
- * Reservdelskataloger
- * Manualer mm

Du är välkommen att diskutera dina önskemål med oss!

TEKNIL Design

Flädie Mejeriväg 5, S-237 91 BJÄRRED
Telefon 046-471 16, 010-205 95 85, Telefax 046-471 16

SÄLJES



KÖPES

Säljes

Saab Sonett II, årsmodell 1968 i bra skick.
Pris 39500:-
Tel. 0340-652400
Jan-Olof Johansson, PI 3173
Backa, 430 30 Frillesås

Säljes

Div gummilister, avgassystem, mm. till Saab Sonett. Nytt och begagnat.
Mats
0150-129 04

Säljes

4 st aluminiumfälgar till Sonett fotbollsmodellen enfärgade.
Pris högstbjudande
Rolf Håkansson
Tel 08-

Köpes/Bytes

Ratt till Sonett,
Berndt
019-45 10 13

Säljes/Bytes/Köpes

Kataloger, böcker, tidningar, pressbilder, tester, poster, videos, modeller, metalldekaler, märken, kläder, nyckelhållare, klockor, ja allt från Saab 92 till 9000, inkl Sonett. Om ni vill sälja, byta köpa eller titta på min samling i mitt hem är ni välkomna att på tyska eller engelska kontakta mig. Jag har mer än 300 olika modeller och mer än 3000 olika kataloger och tidningar.
Wolfgang Schmel
Ertlweg 3
D-8175 Greiling
Tyskland
Tel. 08041-70880

Säljes

Broschyrer på Sonetter 1966-74
Broschyrer och instruktionsböcker på övriga Saabar från 92 till 900
Diverse äldre motortidningar och böcker med saabanknytning.
Diverse modellbilar 9000-900-97-96
Hans Eklund
0171-299 64
010-290 04 91

Reservdelslagret

Köp reservdelar från Club Sonett Swedens reservdelslager!
Som framgår av reservdelslistan i Sonettvärlden 3/92 så har klubben ca. **200 sonettspecifika** delar.

Delarna köper Du genom klubbens reservdelsförvaltare:

*Erland Johansson
Sommarvindsvägen 7
582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12*

Gör reklam för Sonettklubben...

...genom att använda vår klubbdekal, som Du köper genom att sätta in pengar på klubbens PG nr 35 87 30 - 0. Priset är lågt, endast 10 kr och då får Du både en stor och en liten dekal. Du kan även köpa dekalen genom vårt reservdelslager och Erland Johansson PG nr. 404 74 16 - 5.

OBS! Glöm ej eget namn och adress, märk talongen "Dekaler".



Samlingsmappar



Köp våra fina samlingsmappar.
Pris 40 kr/st. inkl. porto. Beställ genom vårt reservdelslager och Erland Johansson, PG nr. 404 74 16 - 5.

OBS! Glöm ej eget namn och adress, märk talongen "Samlingsmappar".